KRZYDŁA I MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 41 (173)

4 – 11 PAŹDZIERNIKA 1949



PIERWSZA
MAŁEGO



Zawiniła, jak zwykle w takich wypadkach, pogoda. Słońce świeciło przepięknie, na błękicie nieba wykwitały gęsto białe kopuły cumulusów, zawodnicy jednak chodzili z ponurymi minami z kąta w kąt hangaru w Hajduszoboszlo. Winien był wiatr. Co 15 minut wychodził na lotnisko jeden z członków obsługi technicznej zawodów i zastygał w pozie pomnika z podniesioną do góry ręką. Wokół niego ustawiała się grupa zawodników, których oczy utkwione były w kierunku wyciągniętej ręki. Anemometr był nieubłagany. 6 m/sek. — 5,5 m/sek, — 5 m/sek, — 6,5 m/sek. Przy takim wietrze nie mogło oczywiście być mowy o otwarciu startu.

Tymczasem komisja techniczna pracowała pełną parą. Zawodnicy podchodzili kolejno ze swoimi modelami do długiego stołu, gdzie zasiadali członkowie komisji. Modele przechodziły jak gdyby badanie lekarskie: ważenie, mierzenie, sprawdzanie powierzchni i obciążenia. Wreszcie przy końcu stołu otrzymywały jak gdyby „świadectwo — upoważnienie". Mała, żółta karteczka nalepiona na kadłub głosiła, że znalazca modelu obowiązany jest dostarczyć natychmiast model pod wskazany adres. Za odniesienie modelu nagroda. Znalazca, który nie odda modelu, podlega karze itd.

Każdy zawodnik otrzymuje wylosowany uprzednio numer startowy. W międzyczasie dochodzi godzina dwunasta. Wiatr nie ucicha. Komisja sportowa decyduje: dziś startów nie będzie.

Wybieramy się na zwiedzanie Hajduszoboszlo. Jest to miejscowość uzdrowiskowa, znana ze swoich gorących źródeł jodowo-siarkowych. Trzeba oczywiście obejrzeć te źródła.

Kąpielisko, położone w pięknym parku, posiada cztery czy pięć basenów. Woda jest letnia, ciepła, gorąca i prawie wrząca. Każdy chce oczywiście wypróbować lecznicze działanie tych kąpieli. Moczy się więc bractwo po kilka godzin w wodzie, dobierając sobie temperaturę do swojego temperamentu. Najbardziej „gorący" jest chyba Wasilczenko, który znika chwilami całkowicie w kłębach pary, unoszących się nad 70-stopniową wodą. Zbliża się wieczór, wiatr ucicha. Zawodnicy wylegają na lotnisko. Trzeba przecież wykorzystać czas i jeszcze raz sprawdzić modele. Tu już zaczyna się międzynarodowa współpraca. Każdy lot oceniany jest „zbiorowo". Padają rady zawodników radzieckich, węgierskich, a przede wszystkim nieocenionego kierownika ekipy czechosłowackiej — Artura Beladicza, którego zawodnicy ciągle jeszcze nie przyjechali. Kochany „Beladiczek" — jak nazwali go nasi chłopcy — nie traci czasu. Radą i czynem pomaga naszej ekipie, nie myśląc o tym, że przecież jesteśmy konkurentami! Zjawisko to jest zresztą powszechne. W każdej sytuacji, zawsze i wszędzie zawodnicy wzajemnie służą sobie radą i pomocą. Nie ma tutaj pogoni za punktami, za zwycięstwem za wszelką cenę. Jest szczera chęć wzajemnego poznania się, zacieśnienia przyjaźni, porównania swoich osiągnięć.

U góry: Na starcie modeli szybowców na zboczu. Startuje J. Bury. Poniżej od lewej: 1. Modele polskie wzbudziły wielkie zainteresowanie, Henryk Zawal demonstruje węgierskim kolegom swego odrzutowca. 2. Zawodnicy radzieccy: Zacharow i Sokołow, kapitan drużyny, Pawłow, i kierownik ekipy, Taczajew. 3. Ekipa rumuńska na starcie modeli hydro. W drugim rzędzie: 1. Ekipa polska: Zawal, Gryglicki, Karaban, Bury. 2. Rekordzista węgierski György (z prawej) przygotowuje do startu swój model. 3. Goście na zawodach (od lewej) kier. ekipy czechosłowackiej, Beladicz, radzieckiej — Taczajew, attaché lotniczy przy ambasadzie radzieckiej w Budapeszcie, jeden z wyższych oficerów armii węgierskiej, kierownik zawodów Redei György.








OLIMPIADA LOTNICTWA

Następnego dnia wiatr wieje z niesłabnącą siłą. Zdenerwowanie rośnie. Niektórzy nie wytrzymują i zabierają się do wprowadzenia zmian i ulepszeń w swoich modelach. Mści się to później na nich srogo. „Ulepszenia" okazują się nieprzemyślane, nie sprawdzone i modele latają gorzej, ulegają uszkodzeniom. Mocne nerwy decydują nawet na zawodach modelarskich!

Ranek 8 września nie zapowiadał nic ciekawego. Wprawdzie wiatr ucichł, ale ¾ nieba pokrywał altostratus. Tym razem jednak wyszło naodwrót, jak przepowiadali specjaliści. Chmury powoli zaczęły znikać, a o godzinie 11 pogoda stała się wprost wymarzona.

Wyjeżdżamy na start. Bractwo z modelami ładuje się na samochody. Start, ze względu na kierunek wiatru, odbędzie się z drugiego końca lotniska. Wszystko jest już przygotowane. Wszystkie modele spoczywają grzecznie w specjalnie dla nich urządzonej zagrodzie. Trzy potężne lornety na statywach wycelowane są w niebo. Chronometrażyści z dyndającymi na szyi stoperami przestępują z nogi na nogę. Rozlega się donośny głos kierownika startu.

— Startuje model szybowca Nr 101 — Benedek Istvan — Rumunia. Długoskrzydły szybowiec powoli winduje się w górę. Utkwione weń są wszystkie oczy. Pierwszy start

Nad miejscem startu krąży bez przerwy samolot. Trzyma pod obserwacją każdy model od chwili startu do wylądowania.

Jako szósty startuje Jan Bury. Model momentalnie łapie wznoszenie, zaczyna krążyć. Równocześnie jednak wiatr znosi go na południowy zachód. Trzech chronometrażystów siedzi przy lornetach. Jedna za drugą upływają minuty. Wreszcie — „stop!" — model znikł za kępą drzew na horyzoncie. 9 minut 28 sekund — dotychczas najlepszy wynik dnia!

Nr 109 — Henryk Zawal. Model zaczyna tańczyć na holu, odczepia się na małej wysokości i „pięknym" nurkowaniem schodzi do ziemi. Pierwsza poważna kraksa. Kolega Henio zbiera szczątki modelu oraz wyrazy współczucia od wszystkich obecnych na starcie. Cóż, zdarza się! Trzeba remontować.

W międzyczasie idą dalsze kolejki startów. Termika jest coraz silniejsza. Padają ładne czasy: model Benedeka Istvana (Rumunia) widoczny był przez lornetę 32 minuty 13 sekund. Samolot obserwował go 1 godzinę 14 minut. Model węgierskiego zawodnika Vargi lata 24 minuty. Hints Otto (Rumunia) „robi" 26 minut.

Każdy zawodnik ma prawo do pięciu startów, przy czym punktowany jest najlepszy lot. Bury ma pecha. Model jego wylądował w szuwarach, miejsce jest dokładnie znane, ale cóż — wbród dojść nie można, łódka nie przepłynie... Dopiero dzięki pomocy kolegów węgierskich i przyniesionym przez nich drabinom model udaje się wyłowić.



U góry: startuje: Józef Durech. Poniżej od lewej: 1. Zakończenie zawodów odbyło się w szkole szybowcowej Farkashegy pod Budapesztem. 2. Ekipa nasza dba o swojego pupilka — Karabana. 3. W szkole Farkashegy (od lewej): Bury, Taczajew, Windholz, Wasilczenko, Anisimow, Nasonow, Zawal, Zacharew, Karaban, Kaurowa, Pawłow. W drugim rzędzie: 1. Start szybowca Hozratha (Węgry) ze zbocza. 2. Koledzy radzieccy Pawłow, Anisimow i Sokołow gratulują Buremu pięknego lotu szybowca (33 min.). 3. Ekipa polska otrzymała w sumie 12 nagród.

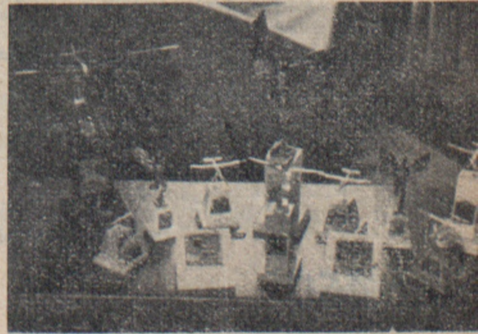












Pierwszy dzień zawodów przynosi zwycięstwo zawodnikom Rumunii. Zdobyli dwukrotnie więcej punktów, aniżeli następne po nich Węgry. Polska i ZSRR dzielą się ostatnimi miejscami.

* * *

Okazało się, że tylko rozpocząć było trudno. Od tego dnia pogoda ustaliła się „jak złoto". Codziennie odbywała się inna konkurencja. 9 września latały gumówki według przepisów FAI. Ekipa nasza przystępując do tej konkurencji miała mniejsze szanse od pozostałych. Modele nasze były przystosowane do regulaminu Wakefielda (miały startować również w zawodach o puchar Cavalloni). Mniejsza powierzchnia nośna, większe obciążenie, większy przekrój kadłuba musiały odpowiednio wpływać na ich w porównaniu z innymi modelami właściwości lotne. Mimo to jednak modele nasze latały bardzo regularnie. Karaban np. miał każdy z pięciu lotów dłuższy niż 3 minuty, najlepszy zaś 4 min. 28 sek.

W tej kategorii silnie zaznaczyła się przewaga, jaką posiadali gospodarze dzięki znajomości terenu i warunków termicznych. Wyraźne prądy termiczne zaczynały się dopiero na pewnej, sięgającej nieraz 50 m wysokości ponad ziemią. Modele radzieckie i polskie nabierały po starcie wysokość powoli, w łagodnym locie wznoszącym, marnując prawie całą energię gumy na loty i krążenie w obszarze, nie posiadającym prądów wznoszących. Modele węgierskie wznosiły się w górę prawie pionowo. Sprzyjała temu dobra guma węgierska, dająca dużą, ale tylko w ciągu kilku sekund trwającą moc. Modele po starcie wyskakiwały momentalnie, często zawisając na śmigle — wysoko w górę i tam przez pewien czas wykonywały jeszcze lot silnikowy z małym wznoszeniem. Oczywiście — prawdopodobieństwo natrafienia na kominy termiczne było znacznie większe.

W gumówkach zarówno lądowych, jak i wodnych zwyciężyli Węgrzy, którzy byli prawie bezkonkurencyjni. Zwycięstwo ich było zresztą całkowicie zasłużone i wypracowane.

Czas na starcie upływał bardzo szybko. Czas wolny od remontów modeli i biegania za nimi upływał na niekończących się nigdy rozmowach, które zazwyczaj zaczynały się od pytania: „...A jak u Was...?" Zapoznawaliśmy się z organizacją modelarstwa w ZSRR, na Węgrzech, w Czechosłowacji i Rumunii. Opowiadaliśmy innym o naszej pracy. Modelarstwo, jak zresztą całe nasze lotnictwo sportowe cieszą się wielką popularnością zagranicą. Byłem mocno zdziwiony, kiedy Rumuni zaczęli mi wyliczać wszystkie typy silniczków Gadomskiego, a Węgrzy interesowali się nad czym pracują Niestoj i Degler. Skąd wiedzą o nas?

Domyślacie się zapewne, że jest to zasługa SiM-u. Pismo nasze trafia i do ZSRR i Czechosłowacji, jak również na Węgry i do Rumunii. Wszyscy znają SiM. Wszystkim podoba się SiM. Wszyscy zazdroszczą nam SiM-u. Modelarze czechosłowaccy, rumuńscy, węgierscy nie mają jeszcze własnego pisma.

Modelarze radzieccy opowiadają o swoich modelarniach, stacjach młodych techników, pałacach pionierów. To wszystko dała im władza radziecka. Nasza władza ludowa poświęca bardzo wiele uwagi młodzieży. Najlepszym dowodem tego jest lotnictwo: coraz to rosnąca ilość modelarni, bezpłatne szkolenie lotnicze, czasopisma lotnicze. Nie wiele czasu upłynie, a zaczną powstawać u nas również pałace dla młodzieży.

* * *

Skonstruować i zbudować dobrą gumówkę, to bardzo trudna rzecz. Znacznie trudniejsze niż szybowiec czy nawet model z silniczkiem. A model wodnopłata z napędem gumowym, który by bez zarzutu startował z wody i ponadto dobrze latał — to prawie małe arcydzieło.

Takie właśnie „prawie arcydzieło" modelarskie zbudował Henryk Zawal. Starty i loty jego „hydra" zbierały rzęsiste i całkowicie zasłużone oklaski. Nie miał Henio szczęścia (cóż znaczy najlepszy nawet model bez odrobiny szczęścia?) i nie zrobił żadnego „super" wyczynu. Ale ustanowił rekord Polski w tej kategorii: czas lotu 2 minuty 27 sekund. Myślicie, że to mało? Spróbujcie dać więcej!

* * *

Mało jest mieć dobre silniczki. Nie wystarczy dobry model. Silniczek i model trzeba zgrać ze sobą, by oba te mechanizmy dobrze współdziałały. Przekonaliśmy się o tym w czasie startów modeli silnikowych.

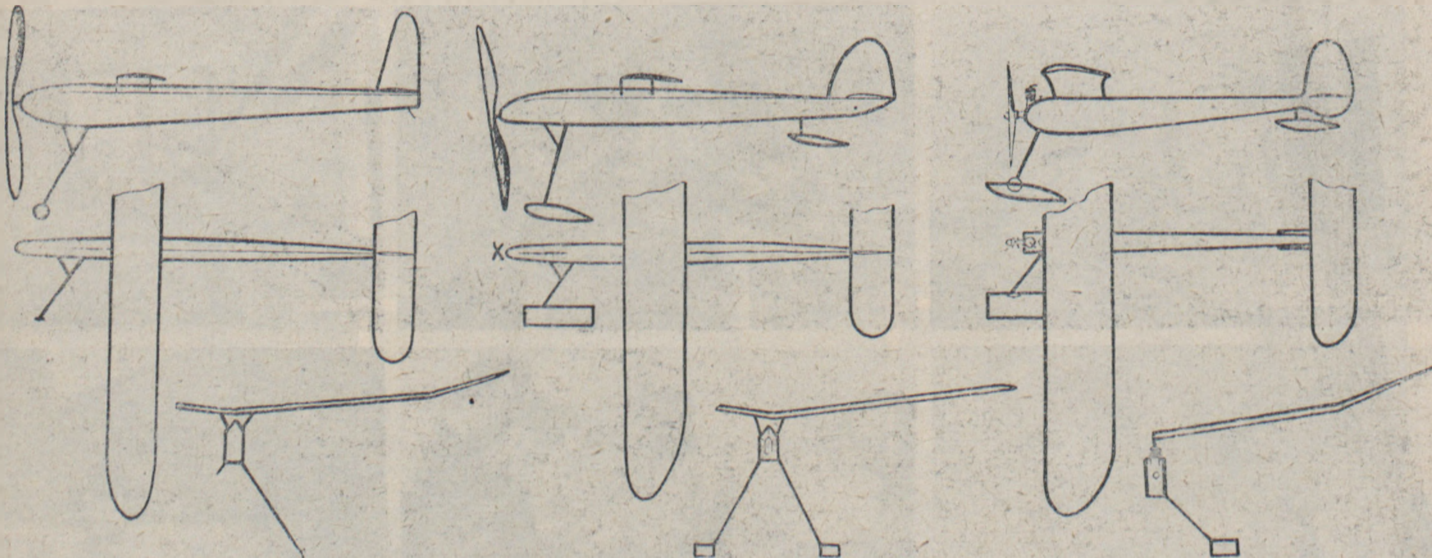
Najlepsze silniczki mieli bez wątpienia modelarze radzieccy. Ich diesle zdumiewały czystością wykonania, sprawnością działania i mocą. Niedawno — na zakończeniu już zawodów — jury przyznało jednogłośnie nagrodę ich konstruktorowi Baszkinowi, mimo że był nieobecny na zawodach.

Na drugim miejscu były silniczki polskie. Silniczki konstrukcji Michała Ołdachowskiego, marki „SiM", wzbudzały powszechne zainteresowanie i były niezawodne w działaniu. Cóż, kiedy nasze modele nie były do nich odpowiednio wyregulowane. Modele szły bardzo ładnie i szybko w górę, ale prawie równie szybko w dół lub też przy dobrym locie ślizgowym bardzo powoli nabierały wysokości. Przy warunkach termicznych w Hajduszoboszlo nie mogło oczywiście być mowy o poważniejszych wyczynach. Zawodnicy nasi wiele się tutaj nauczyli.

Jan Bury startował ze swoją „Lilą". Model, znany nie tylko Simkarzom, ale i wszystkim widzom ubiegłych Świąt Lotniczych. Koledzy Czesi nadali temu modelowi przydomek „nieśmiertelny". Ile lotów, kraks i wyczynów ma za sobą ten model — nie wie na pewno sam Bury. Faktem jest, że model tak przesiąkł cellonem, klejem i oliwą, że wystarczy (jak twierdzą złośliwi) mocniej nacisnąć kadłub, a wycieknie z niego z pół litra paliwa do silniczka. Dlatego też „Lila", mimo ładnych, statecznych lotów szła do ziemi jak... Chciałem napisać, jak kamień, ale to byłoby trochę przesadą. Powiedzmy — jak odrzutowiec.

(Dokończenie na ostatniej stronie okładki)

Modele z zawodów. Od lewej: Gumówka konstr. Abafty Laszlo (Rumunia) — rozpiętość 1 315 mm, dł. 990 mm, ciężar — 254 g, I miejsce. Gumówka hydro Gasko Matyas (Węgry) — rozpiętość 1 160 mm, długość — 960 mm, ciężar 253 g, II miejsce. Silnikowy hydro — Horvatt Erno (Węgry) — rozpiętość 1 330 mm, dł. 800 mm, ciężar 385 g, II miejsce



WIELKIE ZAWODY — WIELKA NAUKA

ZDZISŁAW GRYGLICKI

Pierwsze w historii „małego lotnictwa" spotkanie najlepszych konstruktorów i modelarzy ZSRR i Państw Demokracji Ludowych przyniosło masę spostrzeżeń i nasunęło mnóstwo porównań, z którymi jako uczestnik zawodów chcę się podzielić z polskimi modelarzami.

Do najciekawszych należały bez wątpienia modele Związku Radzieckiego. Kraj zwycięskiego socjalizmu słusznie szczyci się sukcesami swoich modelarzy, którzy wychowani w duchu pracy dla pokoju poświęcili bez reszty swoje umiejętności w umiłowanym kierunku. Wykonanie oraz pomysłowość w rozwiązywaniu szczegółów konstrukcyjnych modeli w oparciu o materiały krajowe były tak zdumiewające, że gdyby mi ktoś o tym wszystkim opowiadał, a nie widziałbym tego na własne oczy, trudno byłoby mi wprost uwierzyć.

Modelarze radzieccy nie szukają jakichś eterycznych kształtów w swoich konstrukcjach, ale wykonanie techniczne jest u nich czymś tak doskonałym, że nie dziwią mnie obecnie ich rekordy.

Konstrukcje radzieckie były opracowane tak, że w lotach ślizgowych, doskonałością i małą szybkością opadania biły na głowę wszystkie inne modele. Modele radzieckie z napędem gumowym nie oznaczały się bardzo stromym kątem wznoszenia przy starcie, lecz spokojnie wychodziły w górę. Model silnikowy Olgi Kaurowej, studentki Moskiewskiego Instytutu Technicznego, wprost niewiarogodnie szybował po wyłączeniu silnika; model wodnopłata Wasilczenki nadzwyczaj pewnie startował i pięknie latał, pomimo że od wodnopłata trudno wymagać dobrego szybowania.

Wasilczenko miał w swoim wodnopłacie układ parasola (skrzydło zamocowane na rurce aluminiowej, teleskopowo wysuwanej). Układ ten jest stosunkowo rzadko stosowany w Związku Radzieckim. Model z napędem gumowym Nasonowa posiadał śmigło składane i podwozie chowane, był szczytem techniki wykonania gumówek.

Szybowce Sokołowa okazały się doskonałe zarówno na termikę jak i start ze zbocza, no, a odrzutowiec Anisimowa stanowił coś niebywałego na zawodach. Model i silnik, konstrukcji tegoż modelarza, niezawodnością działania biły inne odrzutowce na głowę. (Silnik i model odrzutowy Anisimowa omówię specjalnie w osobnym artykule).

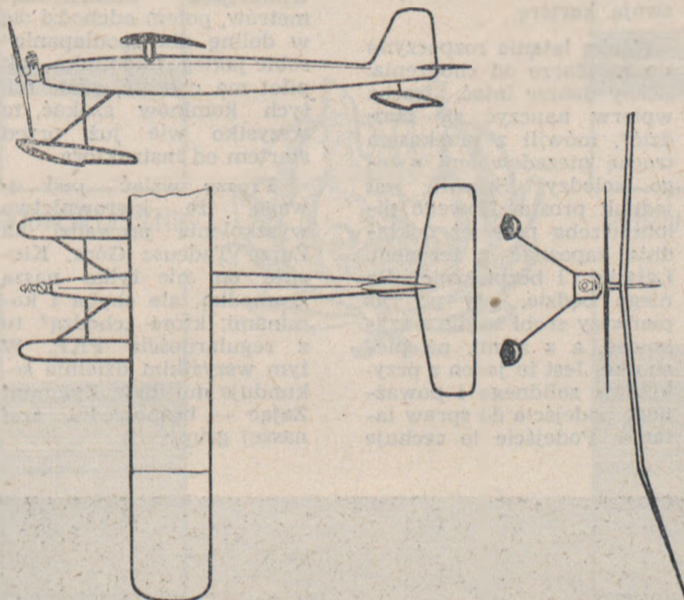
Demonstrowany model na uwięzi z silnikiem benzynowym oznaczał się prostotą linii i oryginalnie rozwiązaną konstrukcją. Kadłub w tym modelu stanowiła rura aluminiowa, skrzydła balsowe, pełne, z cienkim dwuwypukłym profilem.

Muszę mocno podkreślić, że radzieckie modele na uwięzi, tak odrzutowy jak i silnikowy, były w całym tego słowa znaczeniu modelami sterowanymi i szybującymi po zgaśnieniu silników. A przecież obydwa osiągają szybkości powyżej 100 km/godz. Nasi konstruktorzy, budujący modele, które latają jak kamienie na zasadzie siły ośrodkowej, niech sobie to wezmą do serca. Model na uwięzi musi być modelem latającym i szybującym według zasad aerodynamiki i mechaniki lotu i tylko sterowanym przy pomocy linek przez modelarza.

* * *

Modele węgierskie wykonane były bez zarzutu. Odznaczały się uproszczonymi kształtami i ptasimi, własnymi profilami. Węgrzy nie zwracają specjalnej uwagi na staranne opracowanie aerodynamiczne swoich modeli, w przeciwieństwie do modelarzy Związku Radzieckiego. W modelach ich można spotkać druty w baldachimie skrzydeł czy zamocowaniu stateczników, zastrzały itp. Kształty skrzydeł i kadłubów są celowe i praktyczne, nie grzeszą jednak zbytnią aerodynamiką. Modele wykonane w 80% z materiałów krajowych. Skrzydła nawet o dużej rozpiętości nie są składane.

Zaobserwowałem u Węgrów ciekawą metodę transportowania modeli, a mianowicie: każdy model, a szczególnie skrzydła, przenoszone są nie w walizkach, jak to się dzieje u nas, a na tzw. z obca „helingach", czyli przyrządach służących do montowania poszczególnych części. Skrzydła i stateczniki są przypięte gumkami, nie mają więc żadnych możliwości wichrowania się w czasie gorących dni węgierskiego lata.



Model wodnopłata Wasilczenki (ZSRR)

Guma węgierska oznacza się olbrzymią, ale krótkotrwałą mocą, model wychodzi świecą w górę, lecz po 20 — 40 sekundach już tylko planuje. Silniki są przeważnie produkcji czeskiej i to w małej ilości. Węgrzy zainteresowali się naszymi silnikami („SiM-2" i 3), które im bardzo przypadły do gustu.

Modele polskie interesowały wszystkich i były typowane na najgroźniejszych konkurentów.

* * *

Czesi startowali z szybowcami, jedną gumówką i jednym modelem silnikowym przerobionym potem na wodnopłat. Konstrukcyjnie nie wnosiły one nic nowego. Były jedynie doskonale wystabilizowane.

* * *

W ekipie radzieckiej każdy zawodnik startował tylko w tej kategorii w jakiej się specjalizuje. Nie znaczy to jednak, że nie umie on budować modeli innego typu. Ale na zawody przygotował tylko dwa modele z jednej grupy i z nimi startował. Uważa to za bardzo słuszne i celowe. Jednego dnia startuje tylko jeden zawodnik, a reszta mu pomaga. Daje to doskonałe rezultaty, zawodnik się nie denerwuje, jest reprezentantem zbiorowego wysiłku całej grupy, a nie konkurentem swoich kolegów. Niema wypadku, aby startowały cztery modele, czterech różnych zawodników z jednej ekipy.

Ekipa pracuje jak jedna maszyna o wielu funkcjach i zadaniach. Modelarze radzieccy, bardzo sportowi i zdyscyplinowani, startowali natychmiast po wywołaniu na start, pomimo że najczęściej przypadały im pierwsze starty. Nie oglądali się na warunki i wiatr, nie czekali termiki.

Na podstawie obserwacji grupy radzieckiej mogę stwierdzić, że nie balsa i angielska guma jest podstawą zwycięstwa. Podstawą zwycięstwa jest sumienna praca każdego zawodnika i całego zespołu, podstawą jest dobre opracowanie modeli, dobre ich wyregulowanie i wykonanie, oraz koleżeńskość i zgranie ekipy.

* * *

Modelarze węgierscy górowali nad wszystkimi znajomością swego terenu i warunków termicznych. Modele budują podobnie jak u nas, bez specjalności u poszczególnych zawodników.

Modelarze rumuńscy występujący pod wodzą kol. Mestera również stanowili bardzo zgraną grupę. Modelarzy wysłała OSP — Rumuńska Młodzieżowa Organizacja Sportowa. Modelarze czescy występujący z ramienia Aeroklubu Czechosłowackiego cieszyli się doskonałym humorem. Byli zgrani i koleżeńscy.

Tyle w skrócie o modelarzach pięciu krajów złączonych jedną drogą i celem: praca, walka i nauka dla pokoju ludzkości. Pierwszy to raz, ale napewno nie ostatni, walczyli szlachetnie o palmę pierwszeństwa synowie pięciu bratnich narodów.

WSPOMNIENIA Z ŻARU

LECH ZAKRZEWSKI

W dniu pierwszym sierpnia rozpoczął się na Żarze treningowy kurs szybowcowy. Aerokluby regionalne wytypowały na kurs swoich młodych pilotów. Aeroklub Rzeczypospolitej Polski decydował o ostatecznym przyjęciu. Takie postępowanie sprawiło, że mogli pojechać rzeczywiście najlepsi i najbardziej godni latania na Żarze. Każdy bowiem przyzna, że latanie na wzorowo urządzonym i najlepszym co do ilości wylatanych godzin szybowisku w Europie, to zaszczyt nie lada.

Wielka więc była radość, gdy otrzymaliśmy upragnione skierowania. Tyle się przecież o Żarze słyszało, tyle już zostało napisane. A przecież dręczyło nas pytanie czy rzeczywiście będziemy tam mieli takie ogromne możliwości latania? Czy może te możliwości tylko szybownicy najwyższej klasy są w stanie wykorzystać.

Wyruszamy 30 lipca, by już 31, a więc w przeddzień zaczęcia kursu, być na Żarze.

Na stacji w Żywcu pierwsza niespodzianka. Widzimy gromadę opalonych na brąz, roześmianych junaków SP. Mewki w bluzach wyjaśniły nam od razu skąd się tu wzięli. Nawiązujemy rozmowę. Okazuje się, że spotkani junacy, to przyszli instruktorzy, którzy przez lipiec szlifowali swoje umiejętności lotnicze na Żarze. Chłopcy są zadowoleni z pobytu i widać wyraźnie, że trochę nam zazdroszczą; chętnie pobyliby dłużej. Ładujemy się do samochodu, który zabiera z Żaru następną partię junaków i po pół godzinie jesteśmy na miejscu. Teraz wkraczamy w teren, gdzie niepodzielnie panuje latanie i wszystko z nim ma związek. W miarę jak wózek wyciągu wiezie nas na szczyt; odpadają wszystkie codzienne troski. Jedno jest teraz ważne, jesteśmy na Żarze!

Zaciekawi Was jednak na pewno, tak jak i mnie ciekawiło przed przyjazdem, w jaki sposób pilot, który nie zna Żaru i sam jest tutaj nieznany, rozpoczyna swoją karierę.

Naukę latania rozpoczyna się na Żarze od chodzenia. „Żeby dobrze latać, trzeba wpierw nauczyć się chodzić", mówili z przekąsem trochę niezadowoleni z tego koledzy. Sprawa jest jednak prosta. Nowego pilota trzeba przecież dokładnie zapoznać z terenem. Łatwiej i bezpieczniej dla niego będzie, gdy po raz pierwszy zrobi to nie z szybowca, a z ziemi, na piechotkę. Jest to jeden z przykładów solidnego i poważnego podejścia do spraw latania. Podejście to cechuje zresztą każde rozporządzenie kierownictwa szkoły. Żar nie naraża niepotrzebnie ludzi i maszyn.

Następnym etapem są krótkie loty z połowy zbocza: czasem na „Patyku", ale najczęściej już na „Salamandrze". Loty te trwały tylko połowę dnia. Po południu cała grupa latała już z całej góry. Pilot, który wykona poprawnie parę takich lotów, może żaglować.

Warunki żaglowe są na Żarze prawie zawsze. Jest to przeważnie żagiel termiczno - zboczowy. Wyżebrać na zboczu trzeba te pierwsze i najczęściej najtrudniejsze kilkadziesiąt metrów, potem odchodzi się w dolinę dla „podłapania" sobie jakiegoś kominka. Jak pilot ma chodzić, gdzie ma tych kominów szukać, to wszystko wie już przed startem od instruktora.

Proszę wziąć pod uwagę, że kierownictwo wyszkolenia prowadzi na Żarze Tadeusz Góra. Kieruje on nie tylko naszą gromadką, ale chyba i kominami, które „chodzą" tu z regularnością PKP. W tym wszystkim dzielnie sekunduje mu instr. Zygmunt Zając — bezpośredni szef naszej grupy.

Oczywiście. że sprawa komplikuje się tym, że w kabinie szybowca nie ma już instruktora, a własny koncept nie zawsze wystarcza dla wykorzystania warunków. Nieraz bywało, że większość musiała siadać po kilkunastu minutach męczącego dla wszystkich żebrania, a paru szczęśliwców lub po prostu lepiej latających zaczepiało się siedząc w powietrzu po 5 godz. i robiąc upragnione warunki.

Obecnie grupa lata na „Salamandrach" i na „Komarach". Przed nami „Mucha", a może nawet „Sęp". Żar lata prawie wyłącznie na polskich maszynach.

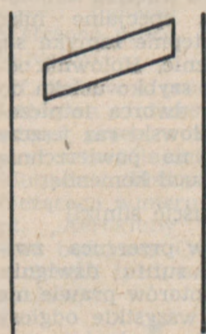
Któż to są ci szczęśliwcy, którzy dostali się na Żar? Przeważnie to młodzi piloci wyszkoleni po wojnie. Wybijają się: Broda Jan, który jest wśród nas najbardziej doświadczonym pilotem, posiadając na swym koncie około 170 wylatanych godzin. Depczą mu po piętach swoimi wyczynami Wiliński Edward z A. Śląskiego, Brzóska Andrzej z A. Bielsko-Bialskiego i Milówka Stanisław z A. Śl. Zresztą poziom wyrównuje się z dnia na dzień dzięki sprawiedliwemu rozdziałowi lotów przez instruktorów. Ojcem naszej gromadki jest inż. Kostia, znany wszystkim jako konstruktor „Kaczki". Spędza urlop na Żarze. Jest również w czołówce najlepiej latających, a także jest wzorem pracowitości i koleżeństwa na starcie. Jego zasługą jest scementowanie naszej mocno zbieranej grupy w jedną zwartą całość. Gdy leje deszcz albo nie ma warunków, inż. Kostia prowadzi bardzo przystępne, a jednocześnie niezwykle ciekawe wykłady z dziedziny aerodynamiki, konstrukcji lotniczych itp.

Na kursie istnieje indywidualne współzawodnictwo, w którym oprócz latania oceniane są także: jakość wygłaszanych co dzień tzw. prasówek, zachowanie na starcie, koleżeństwo. W ten sposób Żar nie tylko uczy latać, ale jest znakomitą szkołą charakterów i umiejętności współżycia w gromadzie.

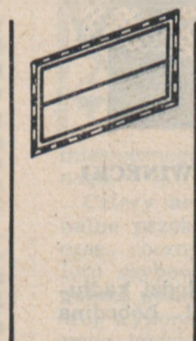
Miesięczne te kursy, bo projektowane są jeszcze, oprócz naszego 2 turnusy, wpłyną poważnie na podniesienie ogólnego poziomu latania. Do wszystkich aeroklubów rozjadą się piloci, którzy oprócz zapału, czego nigdy przecież im nie brakło, przywiozą dużo rzetelnych wiadomości i umiejętności lotniczych.



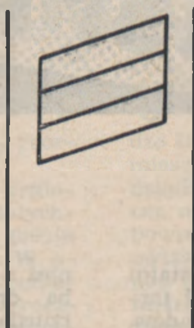
NOWE DYSTYNKCJE WOJSK LOTNICZYCH



STARSZY LOTNIK



KAPRAL PODCH.
BEZ TASIEMKI KAPRAL W.L



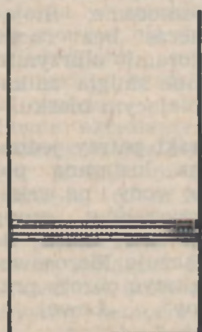
PLUTONOWY



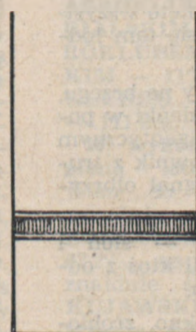
SIERŻANT



ST. SIERŻANT

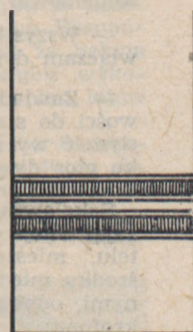


CHORĄŻY

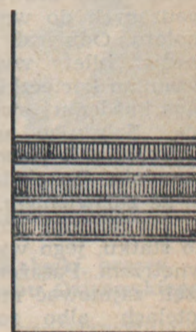


PODPORUCZNIK

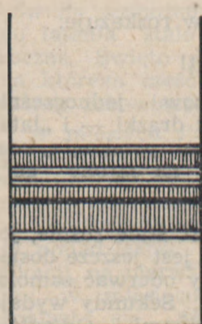




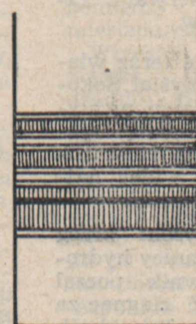
PORUCZNIK



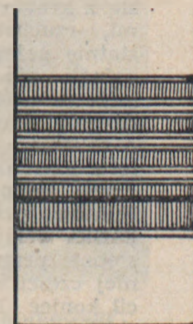
KAPITAN



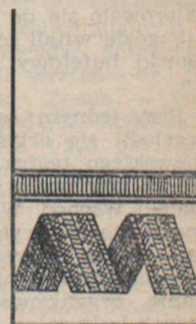
MAJOR



PODPUŁKOWNIK



PUŁKOWNIK

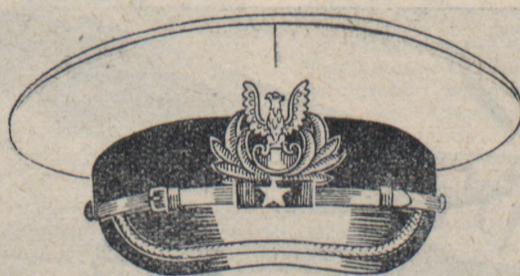


GENERAŁ BRYGADY

Na ostatnim Święcie Lotnictwa zauważyliśmy lotników w nowych mundurach, które na pierwszy rzut oka przypominają mundury Marynarki Wojennej. Aby zorientować naszych czytelników w rozróżnianiu nowych oznaczeń stopni wojskowych podajemy powyższe rysunki. Przedstawiają one, nie jak dotychczas naramienniki, które zostały całkowicie zniesione, lecz rękawy mundurów. Zamiast srebrnych pasków podoficerskich i gwiazdek oficerskich wszystkie stopnie oznaczone zostały złotymi paskami.

Złote dystynkcje od stopnia starszego lotnika do stopnia starszego sierżanta naszyte są na lewym rękawie munduru pomiędzy ramieniem i łokciem. Tytuł podchorążego oznacza tasiemka otaczająca stopnie podoficerskie.

Dystynkcje od stopnia chorążego do stopni generalskich włącznie naszyte są na obu rękawach pomiędzy łokciem, a mankietem. Grubość galonu chorążego wynosi 0,5 cm, od podporucznika do kapitana 1 cm, a od stopnia majora do pułkownika używany jest galon 2-centymetrowy i zależnie od stopnia galony centymetrowe.



Czapka przypomina również czapkę Marynarki Wojennej. Cała góra czapki jest koloru stalowego, otok natomiast czarny. Nad paskiem, na którym umieszczone są złote wyszywane gwiazdki na czarnym tle, znajduje się wyszywany orzeł. Nie posiada on jak dotychczas skrzydeł husarskich, lecz wygląda tak, jak każdy orzeł innej formacji wojskowej. Otacza go wieniec złotych liści laurowych. Na daszku naszyty jest galon również koloru złotego. Przy czym od stopnia podporucznika do kapitana jest on pojedynczy, a od majora do pułkownika podwójny. Od generała brygady wzwyż, na daszku naszyty jest wężyk i galon oznaczający stopień.

Mundury posiadają wszystkie guziki koloru złotego, poszczególne oznaki i odznaczenia nosi się na tych samych miejscach, co dotychczas.

Całość wygląda bardzo estetycznie, prezentuje się doskonale i odróżnia lotnictwo od innych formacji, noszących podobnego koloru mundury.

POWIETRZNY EKSPRES

M. WODOPIANOW
Bohater Związku Radzieckiego

tłum. O. WINECKI

III

Czterdzieści minut przed odlotem przyjechały autobusy z pasażerami.

Konduktorzy, jaśniejący białośnieżnymi mundurami, stanęli przy drzwiach, prowadzących do wnętrza samolotu. Odbierali od pasażerów bilety wydając im wzamian karteczki wskazujące każdemu swoje miejsce. Salutując uprzejmie, przepuszczali pasażerów do samolotu. Rozglądali się oni ze zdziwieniem, zdumieni rozmiarami powietrznego statku, jego wytwornym wnętrzem. Pasażerowie poczęli zajmować miejsca w fotelach albo rozlokowywali się w kajutach.

Wielu z nich, idąc wewnętrznymi korytarzami, skierowało się do restauracji, gdzie witali ich — elegancki bufetowy i kelnerka.

Przy jednym ze stołów rozsiedli się artyści moskiewskiego teatru, udający się na gościnne występy na Daleki Wschód. Wokół nich kręcił się elektryk samolotu — Sasza Pieryszkin, który jednocześnie miał za zadanie organizowanie rozrywek kulturalnych dla pasażerów w czasie lotu.

Pieryszkin promieniał: artyści zgodzili się dać występ dla pasażerów. Oprócz tego zapobiegliwy elektryk miał dwa nowe filmy. Tak więc na całą drogę powinno było wystarczyć rozrywek dla pasażerów.

Tymczasem w kajucie, mieszczącej mózg samolotu — punkt dowodzenia, zebrało się już dowództwo z Kirejewem na czele. Zjawili się także Andrzej Rodczenko, pierwszy pilot Sokołowski, obserwator Lipatow, mechanik Morozow i główny inżynier Wiatkin. Wskazówka zegara zbliżała się do szóstki.

Twarze wszystkich obecnych spoważniały. Należało dokonać trudnego startu przy zupełnym braku wiatru.

Wiatkin po raz ostatni skrupulatnie sprawdził tarcze licznych przyrządów. Obok, w osobnej kajucie, Jabłoczkow nastrajał aparaturę radiową. Po chwili zameldował Kirejewowi:

— Wszystko w porządku, włączam dyżurnego!

— Zawiadomcie o gotowości do startu! — dał się słyszeć wyraźnie w głośniku głos dyżurnego.

Sokołowski, który już zajął miejsce w swoim fotelu, mieszczącym się w środku między dwoma innymi, odpowiedział do mikrofonu:

— Dajcie holownik!

Pasażerowie żegnający się z krewnymi i znajomymi, rzuciwszy jeszcze ostatnie pożegnalne okrzyki, cofnęli się od drzwi w momencie, kiedy donośny dźwięk syreny dał znać o zbliżającej się chwili odlotu. Konduktorzy zamknęli drzwi samolotu. Mechanik Funtow przez naciśnięcie guzika wciągnął trapy, następnie przeszedł do przedniej części samolotu i rzucił koniec liny w stronę zbliżającego się powoli i ostrożnie holownika. Również z drugiej łodzi kadłuba drugi pilot Łobodina rzuciła linę.

Holownik powoli dowlókł ciężki samolot na środek hydrodromu, z którego już poprzednio usunięto wszystkie krzątające się tam łódki i kutry.

Ludzie, stojący na brzegu, widzieli, jak maleńki w porównaniu z gigantycznym samolotem holownik z trudem tylko ciągnął olbrzyma.

— Dosłownie — słoń i mucha — rzucił ktoś z odprowadzających.

Przez duże okno, zrobione z czystego niby kryształ, sztucznego szkła patrzyli uważnie Kiriejew, Sokołowski, obserwator Lipatow, Morozow...

„Przydałby się teraz wiaterek" — pomyślał Sokołowski, spoglądając na błyszczącą powierzchnię wody. Ale jak na złość nigdzie nie było widać najmniejszej zmarszczki.

Zbliżał się wysoki brzeg południowej granicy hydrodromu. Holownik począł powoli zakręcać ciągnąc za sobą samolot. Już dziób samolotu skierowany jest na północ, w stronę, w którą ma nastąpić start.

Z pluskiem wpadają do wody liny, wciągane z powrotem do wnętrza samolotu przez specjalne luki, które następnie zamyka się hermetycznie. Holownik oddala się i szybko ucieka do przystani dworca lotniczego. Sokołowski raz jeszcze spojrzał na powierzchnię wody i rzucił komendę:

— Zapuścić silniki!

Morozow przerzuca zwisające z sufitu dźwignie. Szumu motorów prawie nie słychać, wszystkie odgłosy z zewnątrz pochłaniają specjalne, nie przepuszczające dźwięków ścianki. Mimo to jednak wszyscy odczuwają lekkie podniecenie. Stojące dotychczas bez ruchu przed motorami olbrzymie, trójramienne śmigła znikają w oślepiającym blasku.

Sokołowski patrzy jednocześnie na lustrzaną powierzchnię wody i na wskazówki przyrządów grupy silnikowej. Od czasu do czasu rozkazuje Morozowowi: „Zwiększyć obroty prawej grupy", „Lewej — zmniejszyć..."

Samolot ustawia się dokładnie na linii startu.

Kiriejew rozkazuje:

— Start!

Morozow jednocześnie przesunął drążki — i „latająca łódka" pomknęła, rozrzucając na strony góry wody.

Szybkość stale rośnie, jednak nie jest jeszcze dostateczna, by oderwać samolot od wody. Sekundy wydają się godzinami. Odległość do przeciwległego brzegu szybko się zmniejsza...

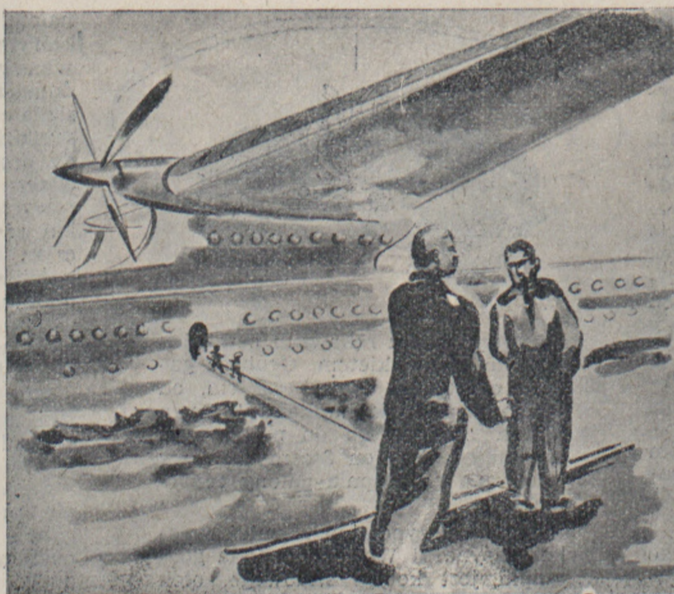
— Włączyć najwyższe obroty! — rozkazuje pilot, na co Morozow naciska guziki przy wszystkich czterech drążkach.

Ryk dieslów zamienia się w potężny huk; szesnaście tysięcy koni mechanicznych odrywa samolot od wody...

Westchnienie ulgi wydobywa się z piersi Kiriejewa.

Nabrawszy wysokości powietrzny gigant robi krąg nad hydrodromem. Podróżnym wydaje się, że to wcale nie samolot nachyla się w wirażu; wygląda tak, jak gdyby wszystko na ziemi kłaniając się pozdrawiało pierwszych pasażerów pierwszego powietrznego ekspresu.

(c. d. n.).





Wszyscy interesujemy się pracą. Pasjonuje nas praca robotnika, górnika, murarza i innych. Przez pracę tworzymy lepsze życie, budujemy lepsze jutro naszej ludowej Ojczyzny. Wytężoną pracą budujemy lotnictwo.

Lotników i pracowników lotnictwa interesuje najwięcej praca w lotnictwie, a w szczególności w aeroklubach. Począwszy od bieżącego numeru, w dziale pt. „Aerokluby" informować będziemy Czytelników o pracy i życiu naszych aeroklubów.



Jesień w tym roku przyniosła nam wyjątkowo piękną pogodę, toteż tempo latania w aeroklubach ani na moment nie słabnie. Powiedziałbym, że wzmaga się jeszcze bardziej. Wielki wyścig — jak to popularnie określamy — emocjonuje wszystkie aerokluby. Z każdym dniem napływają coraz nowe meldunki, z których wynika, że poszczególne kluby wzięły się solidnie do roboty. Nawet te, które dotychczas żółwim tempem podążały za czołówką, mogą już w tej chwili poszczycić się dobrymi wynikami. Poważnym bodźcem dla aeroklubów do wzmożenia treningu latania stało się tegoroczne Święto Lotnictwa, na którego cześć wpłynęło szereg zobowiązań.

W miesiącu sierpniu br. 6 aeroklubów regionalnych wylatało ponad 100% planu godzin lotu szybowcowego, w tym 2 aerokluby wylatały ponad 200%. W klasyfikacji, na pierwszym miejscu w miesiącu sierpniu znalazł się **AEROKLUB BIAŁOSTOCKI**, który dzięki pracy instruktora Remigiusza Jankowskiego wykonał **266% planu miesięcznego**, tj. 66,5% planu rocznego. **Na drugim** miejscu uplasował się **AEROKLUB BIELSKO - BIALSKI**, wykonując 215% planu godzin lotu szybowcowego za sierpień i 53,9% planu rocznego. **Trzecie miejsce** zajmuje **AEROKLUB OSTROWSKI** — 140% planu miesięcznego i 35,2% planu rocznego. **Dalsze miejsca** w kolejności zajmują: **AEROKLUB KIELECKI** — 130% miesięcznego i 32,5% rocznego; **AEROKLUB PODKARPACKI** — 125% miesięcznego i 31,2% rocznego; **AEROKLUB POZNAŃSKI** — 107% miesięcznego i 26,7% rocznego; **AEROKLUB GDAŃSKI** — 95% miesięcznego i 23,9% rocznego; **AEROKLUB POMORSKI** (Toruń) — 85% miesięcznego i 21,2% rocznego.

Cztery aerokluby regionalne przekroczyły dotychczas roczny plan godzin lotu szybowcowego. **W ogólnej punktacji** procentowej wykonania planu rocznego godzin lotu szybowcowego od początku roku **prowadzi AEROKLUB OSTROWSKI—133,6% przed AEROKLUBEM BIELSKO-BIALSKIM — 122,9%, AEROKLUBEM BIAŁOSTOCKIM — 117,5% I AEROKLUBEM POZNAŃSKIM — 111,2%.**

W wykonaniu rocznego planu lotów silnikowych (stan do 1 września br.) **przoduje** dotychczas **AEROKLUB OLSZTYŃSKI — 63,2%, na drugim miejscu** znajduje się **AEROKLUB KUJAWSKI — 59,3%, na trzecim AEROKLUB KIELECKI — 49,5%.**

Tak przedstawiają się wyniki współzawodnictwa pomiędzy aeroklubami w miesiącu sierpniu.

Wrzesień przyniósł nam jeszcze większe niespodzianki. Szereg klubów, o których dotychczas mało słyszeliśmy, w wielkim wyścigu wykonało w tym miesiącu przedterminowo plan lotów szybowcowych. Są to: Aeroklub Lubelski — do 20 września 100% planu lotów szybowcowych; Aeroklub Jeleniogórski — 100% planu lotów szybowcowych wykonał w dniu 19 września i Aeroklub Grudziądzki — 107% planu szybowcowego do 11 września.



Instr. B. Urbanowicz

Trzeba przyznać, że bardzo ładnie spisał się w tym miesiącu Aeroklub Grudziądzki. Wynik ten świadczy o dobrej postawie szybowników Grudziądza, — zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę, że rozpoczęli oni treningi po długiej przerwie dopiero 1 września oraz że wszyscy piloci muszą na treningi dojeżdżać do Lisich Kątów.

Ponadto w dniu 19 września br. Aeroklub Poznański zameldował, że Sekcja Szybowcowa klubu wykonała całkowicie plan lotów na wrzesień.

Piloci Aeroklubu Bielsko-Bialskiego wylatali do dn. 25 września 300% planu lotów szybowcowych za miesiąc wrzesień. To osiągnięcie jest nie tylko zasługą położonych w pobliżu lotniska gór z Klimczokiem na czele, lecz przede wszystkim wynikiem zorganizowanego treningu i rozwiniętego współzawodnictwa indywidualnego. Trzeba tu podkreślić wielki wkład pracy instr. Urbanowicza, pod którego kierownictwem grupa młodych pilotów walczy w szlachetnym współzawodnictwie sportowym o lepsze wyniki. W sierpniu np. pil. Płonka wylatał na „Ważce", „Olimpii", „Komarze" i „Jeżyku" — 44 godziny i 39 minut, a pil. Witek Adam — 30 godzin i 30 minut. Podane czasy, wylatane w ramach treningu klubowego, są nienotowane dotychczas w naszym szybownictwie.



Instr. R. Jankowski

Prawdziwą jednak niespodziankę we wrześniu zgotował Aeroklub Gdański, którego Sekcja Silnikowa wykonała do dnia 16 września 180% miesięcznego planu lotów silnikowych. Wynik jest bezwątpienia odwierciedleniem pracy, jaką włożyli w latanie wszyscy piloci klubowi pod kierownictwem instruktorów Hempla i Piotrzkowskiego. Osiągnięcie tak dobrego wyniku przez Aeroklub Gdański jest przede wszystkim zasługą wprowadzenia współzawodnictwa indywidualnego na tym terenie, które pobudziło wszystkich pilotów do lepszej pracy. We współzawodnictwie indywidualnym w A. G. prowadzi dotychczas (stan z 19 września br.) pil. Kaszubski Zenon — 2 000 pkt. przed pil. Roguyskim Andrzejem 1 976 pkt., Decem Eugeniuszem 1 913 pkt., Kaźmierskim Czesławem 1 656 pkt. i Bałutem Tomirem 1 529 pkt. Dotychczas najwięcej godzin we wrześniu wylatali piloci: Kaźmierski Czesław, Kaszubski Zenon i Steinmetz Zbigniew. Aeroklub Gdański zapowiada dalsze przekroczenie planu lotów silnikowych.



L. Małecki, prezes Aeroklubu Ostrowskiego

Na zakończenie podaję, że Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Ostrowskiego zadeklarowała w związku z miesiącem przyjaźni polsko-radzieckiej wykonanie we wrześniu dalszych 40% rocznego planu lotów szybowcowych, a Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Bielsko-Bialskiego zobowiązała się wylatać do końca br. 1 000 godzin, podczas gdy plan lotów przewiduje wylatanie tylko 408 godzin. Brawo! Czyn godny naśladowania. Należy przypuszczać, że inne aerokluby nie pozostaną w tyle. Spodziewam się, że w następnym numerze na tym miejscu będę to samo mógł pisać o innych klubach.

J. Konieczny

ZSRR

Z inicjatywy wybitnego pilota, I. Denisowa, moskiewscy lotnicy — „milionerzy" Baryłow, Zwiagin, Komarow i dziesiątki innych opanowali metodę rejsów „stachanowskich" na najdłuższej na świecie trasie z Moskwy na Daleki Wschód, przelatując ją w ciągu doby.

Poważne sukcesy odniosły ekipy lotnicze w walce ze szkodnikami upraw rolnych. Wśród nich wyróżnia się pilot Gonczarow. W 1948 r. w ciągu 36 dni roboczych rozpylał on z powietrza środki chemiczne przeciwko szkodnikom buraka cukrowego i wykonał plan w 175%.

Lotnik Bolinajec dał przykład pracy stachanowskiej stosując nową metodę nawożenia oziminy z powietrza. W roku zeszłym wykonał on to zadanie na obszarze 4 900 ha, a w tym roku na obszarze 5 643 ha.

Z każdym rokiem zwiększa się udział lotnictwa cywilnego w walce kołchoźników o wysokie plony. Zakres nawożenia z powietrza zasiewów ozimych upraw wzrósł w stosunku do poziomu przedwojennego dziesięciokrotnie. Ten sposób użyźniania gleby pozwala kołchozom rokrocznie zebrać dodatkowo miliony pudów zboża i cennych upraw technicznych.

Samoloty sanitarne docierają do najodleglejszych okręgów Związku Radzieckiego. Dostarczają one lekarstw, przywożą lekarzy do rejonów i kołchozów. Równocześnie samoloty wywożą chorych do szpitali miejskich.

Wysokie wskaźniki w walce o wykonanie planu osiągnęła ekipa samolotu pasażerskiego IL-12 pod kierownictwem kapitana Iwanowa. Plan drugiego kwartału 1949 roku wykonany został w zakresie tonokilometrów w 142%, przy czym oszczędności z obniżenia kosztów własnych przewozu wyniosły 352 800 rubli. Pilot Iwanow jest „milionerem". Dokonując stachanowskich rejsów przeleciał on już przeszło 1 milion kilometrów. Za wspaniałe wskaźniki ekipa samolotu zdobyła przechodni sztandar Rady Ministrów ZSRR, który utrzymuje już od 8 miesięcy.

WSPÓLNY FRONT

Pierwsze strzały oddane były uroczyście.

— Za Swabodnoju Polszu! Agoń! — wołali radzieccy oficerowie-artylerzyści.

— Za Wolną Polskę! Ognia! — słychać było na stanowiskach polskiej artylerii.

Po czym przez cały czas walki rozbrzmiewały na przemian komendy: „Agoń! — Ognia! — Agoń! — Ognia!"

Gwałtowny huk słabł tylko chwilami...

* * *

...Tak rozpoczęła się bitwa. Tak rozpoczął się zwycięski szlak bojowy I Dywizji Piechoty Wojska Polskiego im. Tadeusza Kościuszki. Tak rozpoczęła się droga, która zawiodła naszego żołnierza do kraju i doprowadziła do stolicy Niemiec — Berlina. Tak rozpoczęła się historyczna bitwa pod Lenino. Ramię przy ramieniu szedł żołnierz radziecki i polski, razem walcząc i zwyciężając, znosząc niewygody i trudy frontowego życia. Razem ginęli obok siebie Polacy i żołnierze Armii Radzieckiej. Łączyła ich miłość własnej Ojczyzny i nienawiść do śmiertelnego wroga — niemieckiego faszysty. W bitwie tej bohaterstwo było zjawiskiem powszechnym. W czasie jednego z nalotów fizylierka — 19-letnia Aniela Krzywoń — bez wahania skoczyła do płonącego samochodu, by ratować jego cenną zawartość. Dziewczyna-strzelec została odznaczona na równi ze znakomitymi oficerami dywizji krzyżem „Virtuti Militari" i tytułem Bohatera Związku Radzieckiego. Oficerowie dawali osobiście przykład męstwa i poświęcenia. Zginęli jak bohaterowie: Roman Paziński w chwili, gdy szedł na czele swego batalionu do natarcia; Mieczysław Kalinowski, syn szewca z Warszawy, robotnik-komunista w chwili, gdy przenosił do dowódcy ważny meldunek bojowy.

Bitwa pod Lenino była tylko małym wycinkiem olbrzymiego pasma walk, jakie stoczyły oddziały Armii Radzieckiej. Dla żołnierza polskiego, dla naszego narodu była to jednak bitwa o historycznym znaczeniu. Cały skład osobowy dywizji, tak żołnierze jak i oficerowie, w każdym momencie tej walki i na każdym stanowisku, wykazali wysoką świadomość ideową i gruntowne przygotowanie wojskowe otrzymane od instruktorów radzieckich. Brawurowe natarcia broni połączonych wzbudziło zachwyt oficerów i żołnierzy Armii Radzieckiej.

„Mołodcy" — wołali na Kościuszkowców Czerwonoarmiści, co znaczy: „Zuchy"! — Naprawdę zuchy.

Po raz pierwszy oddziały Wojska Polskiego walczyły wspólnie z Armią Radziecką. Armią — wyzwolicielką ludów, Armią — ostoją niepodległości narodów i pokoju świata.

Po raz pierwszy w historii żołnierz polski regularnych sił zbrojnych szedł do boju z jasną świadomością celów, o które walczy: z obrazem przyszłej Polski robotniczej i chłopskiej, Polski, która w niespełna rok po tym, w lipcu 1944 roku — okupiona krwią walczącego o te same ideały żołnierza Gwardii Ludowej, a następnie Armii Ludowej, krwią żołnierza polskiego i radzieckiego — rzeczywiście powstała do życia.

Po raz pierwszy w historii Polski naród nasz posiadał prawdziwe, ludowe wojsko, służące masom pracującym, wojsko, które biło się o Polskę ludzi pracy.

Lenino stało się symbolem narodzin nowego ludowego wojska, symbolem jego walki u boku Armii Radzieckiej o nową Polskę.

* * *

Dzisiaj, po sześciu latach od tej pamiętnej bitwy, masy pracujące — naszego kraju, wraz z ludźmi pracy na całym świecie, uroczyście obchodziły Międzynarodowy Dzień Walki o Pokój. Miliony ludzi pracy naszego kraju na akademiach i wiecach, w pochodach i manifestacjach wyrażało swą zdecydowaną wolę walki o pokój. Przeszliśmy straszliwą w skutkach wojnę, w oczach naszych mamy obraz ofiar nalotów, obozów koncentracyjnych, obraz spalonych miast i wsi, obraz straszliwej nędzy i bezprawia faszystowskiego. Dlatego manifestowaliśmy i będziemy manifestować naszą wolę walki o pokój. Tak, jak na polach bitew o wolność szli obok siebie żołnierze: polski i radziecki, tak teraz wszyscy obywatele obu naszych narodów, obywatele krajów demokracji ludowej, w wytężonej pracy nad odbudową i budową dobrobytu, oraz masy pracujące całego świata idą razem we wspólnym froncie — froncie walki o pokój.

EKRA.

Z KRAJU

ODPRAWA INSTRUKTORÓW SILNIKOWYCH

W dniu 19 września br. odbyła się w sali konferencyjnej PLL „Lot" w Warszawie odprawa wszystkich instruktorów silnikowych aeroklubów regionalnych, zorganizowana przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Na odprawie, której przewodniczył Sekretarz Generalny ARP, omawiano sprawę wykonania planu lotów silnikowych do końca br., sprawy organizacji kursów doskonalących (akrobacja, hol, ślepy pilotaż, loty nocne), dokumentacji lotów silnikowych oraz współzawodnictwa wewnętrzno-klubowego i między klubami.

INSTYTUT PRAWA LOTNICZEGO

20 września br. otwarte zostały zapisy do Instytutu Prawa lotniczego i Zagadnień Gospodarczych na rok akademicki 1949/50.

Instytut zajmuje się badaniem ww. dziedzin i kształci specjalistów. Słuchaczami Instytutu mogą być: a) słuchacze prawa i ekonomii, wzgl. nauk pokrewnych po zaliczonym 2-gim roku, b) doktoranci i absolwenci prawa i ekonomii, wzgl. nauk pokrewnych, c) funkcjonariusze państwowi i pracownicy PLL „LOT" oraz innych instytucji lotniczych.

Studia w Instytucie trwają jeden rok (akademicki), zajęcia w Instytucie odbywają się 3—4 razy tygodniowo, w godzinach popołudniowych.

Na rok bieżący przewidziane są między innymi następujące wykłady: prawo międzynarodowe lotnicze, prawo cywilne, prawo administracyjne lotnicze, zagadnienia gospodarcze lotnictwa, encyklopedia lotnictwa, historia lotnictwa i inne. Każdy słuchacz nabędzie prawo wolnego słuchacza Uniwersytetu Warszawskiego.

Przy końcu roku akademickiego przeprowadzone będą egzaminy, których zdanie z wynikiem pomyślnym stanowi warunek do uzyskania zaświadczenia o ukończeniu Instytutu.

Wykłady rozpoczną się w połowie października br. Zapisy przyjmowane są w lokalu Instytutu przy ul. Krakowskie Przedmieście 54 — IV piętro, codziennie w godz. 17—19.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

W roku ubiegłym pisaliśmy o braku książek lotniczych. Upominaliśmy się o szybkie wydanie „Modeli Latających". Zachęcaliśmy piszących do opracowywania nowych, coraz lepszych podręczników...

W roku bieżącym zebrano już plon tej drobnej, wydawałoby się akcji: wyczyny naszych modelarzy, lepiej budowane modele — to w niemałym stopniu zasługa prasy i podręczników modelarskich.

Dlatego z radością należy powitać nową książkę z biblioteki małego lotnictwa, którą ostatnio wydała Prasa Wojskowa. Nowa książka nosi tytuł **„ABC szybownictwa"**, została opracowana przez Wojciecha Woynę, i jak zaznaczono w przedmowie, celem tej broszury jest udostępnienie młodzieży najważniejszych danych o szybownictwie oraz udzielenie wskazówek, jak zbudować mały, latający „szybowiec".

Na treść tej książki (37 stron druku, 25 rysunków plus 1 rysunek modelu w skali 1 : 1 — cena 135 zł), składają się następujące rozdziały: opis szkolenia szybowcowego z przeglądem polskich konstrukcji. Szybownictwo w Polsce Ludowej, krótki zarys historii małego lotnictwa w Polsce oraz opis budowy latającej wycinanki modelu szybowca.

Książka ta jest prawdziwym abecadłem przyszłego pilota i modelarza. Zaznajamia z podstawowymi wiadomościami o naszym ludowym szybownictwie. Powinna stać się pierwszą lekturą początkującego, młodego lotnika.

Należy jedynie żałować, że została wydrukowana w stosunkowo małej ilości egzemplarzy, (nakład 2 000), bo książka tego typu jest bardzo potrzebna i powinna dotrzeć wszędzie.

Drugą ładną pozycją wydawniczą jest **„Historia samolotu"**, która została wydana w ramach cyklu popularno-naukowego „Czytelnika". Książeczka ta, opracowana przez inż. Witolda Rychtera, pilota i automobilistę, zawiera ciekawie napisaną historię samolotu od czasów legendarnych aż do roku 1914. Gdyż rok ten, jak — pisze autor — zamyka historię samolotu, jako niedołężnej maszyny, a otwiera historię mówiącą o wielkim rozwoju lotnictwa. — (Czekamy na drugą część!). „Historię samolotu" warto polecić wszystkim młodym lotnikom, jako podręcznik w nauce jednego z przedmiotów zawartego w programie wyszkoleniowym Ligi Lotniczej.

Przystępna cena (140 zł) pozwoli na uzupełnienie bibliotek naszych modelarni.

Uzupełnieniem „Historii samolotu" jest wspaniała książka w języku rosyjskim, którą można nabyć w księgarniach Tow. Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Jest nią książka — **„A. F. Możajski, twórca pierwszego samolotu na świecie"**.

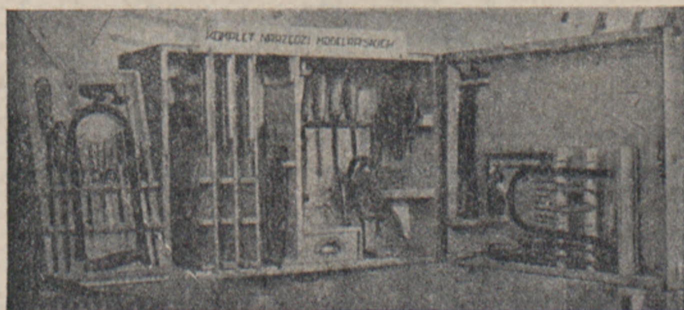
W książce inż. Rychtera o Możajskim znajdujemy niewiele materiału, gdyż nieznane były autorowi szczegóły historii tego wynalazcy, niedawno zresztą opublikowane.

Na 90 stronach książeczki, opracowanej przez wybitnych specjalistów lotniczych pod redakcją profesora i generała lotnictwa W. S. Pysznowa, znajduje czytelnik obszerną historię powstania pierwszego samolotu.

Fantastycznie niska cena książki (10 zł) czyni ją dostępną dla każdego, naturalnie znającego język rosyjski.

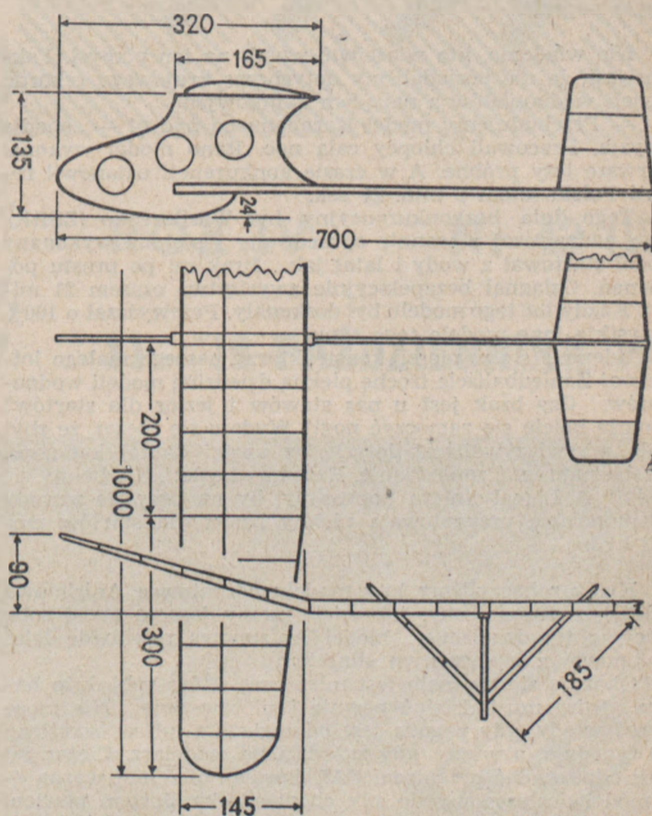
Mimo woli nasuwa się myśl, czy nie znalazłby się i u nas autor, który by potrafił zebrać materiały i opracować historię lotnictwa polskiego w cyklu książek — rozpoczynając np. od Czesława Tańskiego (?!).

Obserwator



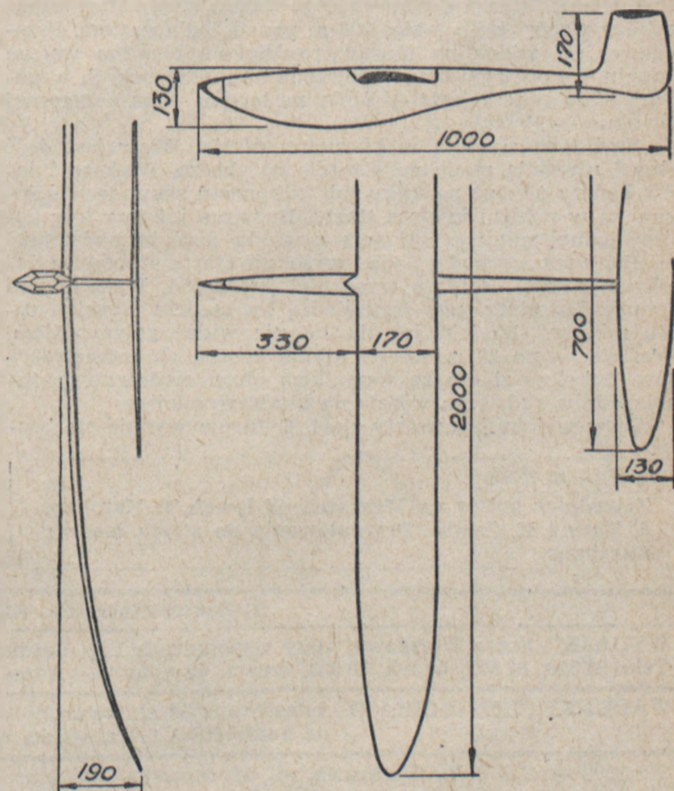
Już 60 takich szafek narzędziowych wykonali harcerze dla swoich modelarni. Akcja godna najwyższej pochwały

CO BUDUJĄ MODELARZE?



KONSTRUKCJE BOGDANA CZARNECKIEGO — ŁÓDŹ

Szybowiec szkolny „Motylek" oraz szybowiec wyczynowy „Czar-2". Oba modele zostały wykonane w modelarni III państw. gimn. i liceum im. St. Żeromskiego w Łodzi



(Dalszy ciąg ze strony 460)

Kolega Bury wyciągnął z tego wnioski. Układ i konstrukcja jego modelu zdały egzamin. Zbuduje więc prawdopodobnie model nowy, może jakiś „Lila II", udoskonalony i ulepszony. Nie wolno stać na miejscu! Trzeba iść naprzód, ciągle naprzód.

* * *

Nie wiadomo, kto właściwie wpadł na ten pomysł. Faktem jest, że nie posiadaliśmy dotychczas krajowego rekordu modeli wodnopłatów z napędem silnikowym.

— Przebudujemy model Karabana na hydro! — zapadła decyzja. Pracowali chłopcy całą noc. Rano model wykonał pierwsze loty próbne. A w czasie konkurencji ustanowił rekord Polski lotem 2 min. 21 sek.

Tego dnia bezkonkurencyjny był Wasilczenko (ZSRR). Jego nadzwyczaj starannie opracowany i pięknie wykonany model startował z wody i latał jak... Brak mi po prostu porównań. Osiągnął bezapelacyjnie zwycięstwo czasem 21 minut. Każdy lot tego modelu był doskonały. Przewyższał o 100% wszystkie inne modele tego typu.

Uderzcie się w piersi konstruktorzy naszego małego lotnictwa! Zaniedbaliście trochę piękną dziedzinę modeli wodnopłatów. Czy brak jest u nas stawów i jezior dla startów? A może boicie się zamoczyć nogi? Wydaje się raczej, że zbyt mało przywiązywaliście dotychczas uwagi do tej kategorii. Trzeba naprawić zaniedbanie. Rzucamy hasło: „Nie boimy się wody!" A Ligę Lotniczą poprosimy, by na przyszłe zawody Ogólnopolskie przygotowała piękny basen dla startów modeli hydro...

* * *

Kiedy zobaczyliśmy loty modelu odrzutowca Anisimowa (ZSRR), zrozumieliśmy, jak wiele mamy jeszcze przed sobą pracy w tej dziedzinie. Model Anisimowa naprawdę latał i planował z wyłączonym silnikiem.

Okazuje się, że mało jest mieć rurę, która robi dużo hałasu. Rura musi działać pewnie i niezawodnie. Nie może ryczeć wtedy, gdy pogoda jest odpowiednia lub w określone dni tygodnia, a wtedy gdy zażąda tego modelarz. Ciężar jej musi odpowiadać przepisom FAI. Sprawa niemniej ważna — to model dostosowany do siły ciągu silnika. Jestem pewien, że nasi konstruktorzy pokonają wszystkie trudności. Niech nie zapominają jednak o drobnostce: Na trzy tygodnie przed rozpoczeciem zawodów będzie już nieco zapóźno na rozpoczęcie prac...

Piękny sukces w kategorii modeli z napędem odrzutowym wysunął ekipę radziecką na drugie miejsce w ogólnej punktacji. Był to sukces najbardziej zasłużony, niezależny zupełnie od warunków atmosferycznych.

* * *

O ostatecznym wyniku zawodów zadecydowała ostatnia konkurencja: starty szybowców ze zbocza. Góra Harmoshatarhegy wznosi się o jakieś 500 m ponad Budapesztem. Przepiękny jest widok na miasto, rozdzielone błękitną wstęgą Dunaju. Na prawym brzegu położona na malowniczych wzgórzach stara część miasta — Buda, na lewym — na bezkresnej równinie — Peszt.

Szybowce startują w kierunku miasta. Wiatr jest dość silny i utrudnia modelom odejście od zbocza. Większość lotów kończy się już po kilku lub kilkunastu sekundach lądowaniem w pobliżu miejsca startu. Bury ma już trzy loty poniżej jednej minuty. Sytuacja wygląda dość beznadziejnie.

Pierwszy wychodzi ponad wysokość startu szybowiec Sokołowa (ZSRR). Nabiera wysokości jak balon. Wyszedł pod chmurę. Dziesiątki par oczu śledzą lot modelu. Szybko mijają minuty. Modelu już dawno nie widać gołym okiem. Wreszcie — po 29 minutach niknie z oczu chronometrażystów. Sokołow zbiera ze wszystkich stron serdeczne gratulacje. Ekipa radziecka wyszła na pierwsze miejsce.

Bury wykonuje czwarty start. Sytuacja wydaje się beznadziejna. Model skręca do zbocza, waha się, znów odchodzi od zbocza, wreszcie zaczyna nabierać wysokości. Już żagluje na prądach zboczowych. Już ma 100 m ponad start.

Napięcie rośnie z każdą minutą. 10 minut — model jeszcze lata, 15 minut — model w odległości kilku kilometrów chodzi nad samym zboczem, jak gdyby szukał miejsca do lądowania. 16 minut — wznoszenie, szybowiec błyskawicznie nabiera wysokości. 25 minut — model ledwo widoczny przez lornetę — jeszcze ma kilkaset metrów wysokości. Wreszcie 33 minuty — niknie za oddalonym o kilka kilometrów wzgórzem. Tym razem Bury zbiera owacje. Nie wiadomo zresztą, kto bardziej cieszy się z tego sukcesu: nasi czy koledzy radzieccy. Dotychczas razem nam się nie wiodło, teraz odnosimy razem sukces.

* * *

Uroczyste zamknięcie zawodów w szkole szybowcowej Farkastegy. Minister Komunikacji w rządzie Ludowej Republiki Węgierskiej wręcza nagrody. Wśród burzliwych oklasków wszystkich zebranych występują kolejno zawodnicy. Puchar „Wolności narodów" otrzymuje ekipa Związku Radzieckiego. W gorących słowach dziękują kierownicy ekip gospodarzom za wspaniałe zorganizowanie zawodów i gościnne przyjęcie.

Wszyscy powtarzają słowa: „Do zobaczenia za rok!" „Do zobaczenia na II Zawodach Modeli Latających ZSRR i Państw Demokracji Ludowej".

Przykro jest żegnać się z przyjaciółmi. Chociaż znamy się niedawno — czujemy, że przyjaźń nasza jest starsza, aniżeli zawody. To przyjaźń naszych narodów, budujących lepszą przyszłość, wspólnie walczących o utrwalenie pokoju na świecie. Przyjaźń, która krzepnie z dnia na dzień, z roku na rok. Przyjaźń, która zamienia się w nierozerwalne braterstwo.

A. Windholz, mjr.

Na zdjeciu na okładce:
Zawodnicy polscy na Węgrzech od lewej: T. Karaban, J. Bury i H. Zawal. Przygotowanie do startu modelu Karabana.

POCZTA LOTNICZA

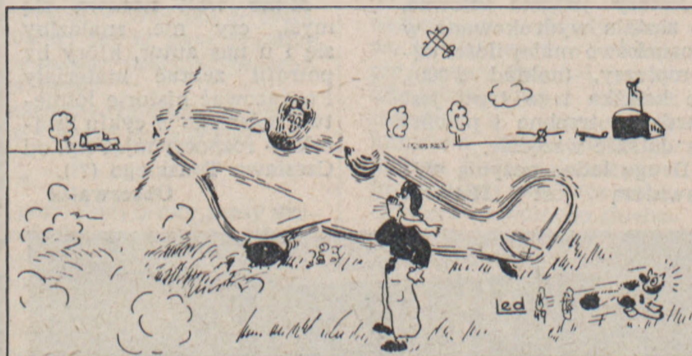
Kol. Jerzy Bednarz — Kraków — Szkolenie instruktorów szybowcowych przeprowadza PO „Służba Polsce". Przyjęcia na jednoroczny kurs wyszkolenia w Centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych już się rozpoczęły. Bliższych wiadomości dowiecie się z artykułu pt. „Jak zostać instruktorem szybowcowym" w SiM-ie, Nr 38, str. 427 z roku bież.

Kol. Kol. J. Bieliński — Starogard, Ryszard Woliński — Osada Gusko, pow. Lublin, Jan Gütler — Łódź - Marysin, „Szukający szkoły", Skarżysko - Kamienna — Nabór kandydatów na instruktorów spadochronowych przeprowadza Liga Lotnicza w porozumieniu z PO „Służba Polsce". Radzimy Wam zgłosić swą kandydaturę w Zarządzie Okręgu Szczecińskiego Ligi Lotniczej, Szczecin, Aleja Wojska Polskiego 29. Tam również dowiecie się o warunkach przyjęcia.

Kol. Alojzy Kaczmarczyk — Lubliniec — Przyjęcia do Technicznej Szkoły Lotnictwa są już zamknięte. Sprawę przyjęć do TSL i OSL poruszaliśmy już w SiM-ie, Nr 14 z br., w artykule pt. „Szkoły lotnicze przyjmują kandydatów". Radzimy zainteresować się tym artykułem. **ZAR**

Na lotnisku aeroklubu:

Zgaś silnik, bo nie wiem, do której maszyny mam wsiąść.



Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1602 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-89318

W Cena 15 zł